CHEMINS DE FER DU NORD.

SYSTÈMES OPPOSÉS

DE

BOULOGNE ET DE CALAIS.

APPENDICE.



AUTORITÉS ET NOTES

EN FAVEUR DU

SYSTÈME DE BOULOGNE.

APPENDICE.

AUTORITÉS ET NOTES.

I.

EXTRAITS de l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la chambre des députés, le 15 *février* 1838, *pour l'exécution aux frais de l'Etat du* CHEMIN DE FER DE PARIS EN BELGIQUE, *par M.* MARTIN *(du Nord) alors ministre du commerce et des travaux publics.*

(OBS.) Dans ce projet, la ligne anglaise n'était pas comprise. On se préoccupait seulement alors de son futur établissement ; mais rien n'était décidé quant à sa direction. Un seul point était arrêté : c'est que le tronc commun partant de Paris se dirigerait, non par St.-Quentin, mais par Amiens; et les motifs, empruntés, en partie, aux avis du *conseil municipal* et de *la chambre de commerce de Paris*, et de la *commission d'enquête du département de la Seine*, exprimés dans les procès-verbaux des enquêtes officielles de 1835, étaient que la ligne d'Amiens pourrait se rattacher aisément, d'un côté aux villes d'Arras et de Douai, et que de l'autre, PLUS RAPPROCHÉE DU LITTORAL, ELLE FACILITERAIT LES COMMUNICATIONS DE PARIS AVEC LA MER.

Le préfet de la Seine était du même avis.

La commission d'enquête du département de Seine-et-Oise disait qu'il fallait considérer surtout que la direction par Amiens ***était susceptible de se rattacher aux ports principaux de la Manche.***

Dans l'Oise, où les avis étaient partagés, la chambre consultative de Beauvais basait aussi sa préférence sur ce que l'*on pourrait communiquer ainsi avec nos ports de la Manche, tels que Boulogne, Calais et Dunkerque.*

Même langage dans TOUT le département de la Somme.

Dans le département du Pas-de-Calais,—ARRAS, par sa commission d'enquête, s'exprimait dans le même sens.—Boulogne de même, on le comprend; et, de plus, BOULOGNE insistait vivement pour que le tracé qui s'écartait d'ARRAS et de DOUAI, fût rectifié pour y toucher.—Arras n'a pas tardé à perdre le souvenir de ce service qu'il sollicitait de toutes les façons alors. —CALAIS, au contraire, se prononçait à cette époque en *faveur de la ligne de St.-Quentin*, et les motifs qu'il donnait de sa préférence sont curieux à rapporter ici:—*C'est que*, disait-il, *il est de* PRINCIPE *qu'un* CHEMIN DE FER DOIT, DANS SON PARCOURS, DESSERVIR LE PLUS GRAND NOMBRE DE VILLES POSSIBLE.—Depuis, Calais s'est rattaché à la cause triomphante d'Amiens; mais qu'a-t-il fait de son principe?—ST.-OMER se taisait.

Dans le département du Nord,—La commission d'enquête, tout en se prononçant à la simple majorité pour St.-Quentin, insistait vivement pour que de Lille des embranchemens reliassent les ports.

Voici maintenant dans quels termes le ministre s'exprima :

. . . .

« La France est essentiellement destinée à devenir le lien d'un transit considérable, soit de l'Océan sur la Méditerranée et réciproquement, soit de l'Océan et de la Méditerranée sur les provinces de l'Allemagne, sur la Suisse et l'Italie. Il était donc nécessaire que les lignes de ces deux grands transits fissent partie du réseau dont la création doit être considérée comme intimement liée avec les plus hautes considérations d'intérêt général.

. . . .

» Une des causes les plus grandes du développement immense du commerce maritime de l'Angleterre repose sur ce fait que la CAPITALE DU ROYAUME EST UN PORT DE MER.

. . . .

» Par la ligne de Paris à Lille et à la Belgique et par les divers rameaux qui s'en détacheront, tout le nord de la France sera complétement desservi.

. . . .

» Par les embranchemens dirigés de la ligne principale sur Amiens, Boulogne, Calais et Dunkerque, une communication sûre et rapide sera ouverte entre l'Angleterre et la France. Déjà de nombreux rapports existent entre ces deux royaumes; tous les jours ils tendent à se multiplier; mais quel n'en sera pas l'accroissement, lorsque Londres et Paris ne seront plus qu'à quelques heures l'une de l'autre. La France, d'ailleurs, est aujourd'hui le passage le plus ordinaire de nos voisins d'outre-mer, soit qu'ils se dirigent vers la Suisse, soit qu'ils tendent vers l'Italie. Il faut éviter A TOUT PRIX, que cet avantage nous soit ravi. LE CHEMIN DE FER DE PARIS A BOULOGNE ET A CALAIS, AURA POUR EFFET DE NOUS EN CONSERVER LA JOUISSANCE.

Et plus loin, sur la préférence à donner à AMIENS:

» Déjà la ligne par Saint-Quentin possède une série de voies navigables, et les plus actives, les plus perfectionnées qui existent sur la surface du Royaume; ces voies ont contribué au développement rapide de l'industrie des contrées qu'elles traversent, et, à raison de la nature des marchandises qu'elles transportent, et du faible prix auquel ces transports s'effectuent, *elles feraient au chemin de fer une concurrence nuisible et peut-être ruineuse.* La ligne d'Amiens, au contraire, pour ne parler que de la partie rapprochée de Paris, dessert deux villes, Beauvais et Amiens, dont personne n'a contesté l'importance. Elle traverse sur une partie de son développement une contrée dépourvue de communications faciles et économiques avec le centre du Royaume, et qui n'attend, pour donner essor à son commerce et à son industrie, que les débouchés qui lui manquent. Enfin elle rencontre un canal qui aboutit à la mer, et qui, cette fois, loin de nuire au chemin de fer, comme sur la ligne de Saint-Quentin, lui viendra en aide, en lui permettant de s'approprier toutes les marchandises que ce canal amènera dans l'intérieur du pays.

» Mais le plus grand avantage, sans contredit, que présente la ligne d'Amiens, c'est de pouvoir concilier à la fois les intérêts de la DOUBLE communication de Paris avec Londres, et de Paris avec Bruxelles. Les relations entre ces trois capitales sont aujourd'hui plus actives que jamais; le mouvement des voyageurs de l'une à l'autre prend chaque jour plus d'extension; il est incontestable que la ligne de Saint-Quentin ne satisfait pas à ce grand intérêt, tandis que la ligne d'Amiens lui est, au contraire, tout-à-fait favorable; cette considération est d'une telle importance, qu'il ne nous paraît pas douteux que dans l'hypothèse où le chemin de fer de Paris à Lille serait dirigé par Saint-Quentin, on n'en devrait pas moins exécuter la ligne spéciale de Paris à Amiens comme TÊTE (1) de la communication de Paris avec Londres. Ce serait donc une double dépense à laquelle il serait assurément difficile, impossible même de songer de long-temps.

» Par tous ces motifs, Messieurs, nous persistons à penser que la direction par Amiens doit être préférée. »

Personne n'ignore que la commission de la chambre des députés qui modifia tout le projet du gouvernement, en substituant à son exécution directe l'exécution par l'état, approuva au contraire pleinement cette direction. M. ARAGO, son rapporteur, complétant même la pensée du projet, disait, le 24 avril 1838, (*Moniteur*, *page* 1026):

« Supposons le réseau du nord complétement exécuté, tel que le gouvernement le propose, et transportons-nous par la pensée

(1) Cette expression, comme le paragraphe entier d'ailleurs, est fort remarquable : elle indique bien clairement qu'en 1838 le gouvernement voulait que la ligne Anglaise et la ligne Belge se divisassent à partir d'Amiens, qui serait la TÊTE de la seconde comme de la première, et qu'il n'imaginait pas du tout qu'on pût la reporter soit à Arras, soit à Hénin-Liétard. Or, comme cette idée de confondre ces deux lignes jusqu'à Hénin-Liétard avait été produite par Calais, dans les enquêtes qui suivent cet exposé des motifs, il est clair que le rejet de cette demande était écrit fort nettement dans l'adoption d'un système tout opposé.

Le gouvernement sera-t-il en 1842 d'un autre avis qu'en 1838. Nous ne saurions le penser.

à Amiens. *Le chemin s'y bifurque* : l'une des branches se dirige vers Lille, la seconde va à Boulogne ; elles parcourent l'une et l'autre une distance à peu près égale.

» La première, qualifiée ligne principale, jouira, aux frais de l'Etat, de tarifs très-modérés ; et la seconde, au contraire, *avec des droits égaux à la même faveur*, se trouvera reléguée par hasard dans l'ordre des embranchemens. Comment s'expliquer une pareille différence, quand elle sera du fait du gouvernement ? A quel titre nos communications avec la Belgique seraient-elles plus favorables que nos communications avec l'Angleterre ? . . . .

» S'il arrivait que la route la plus économique de Londres à Paris vînt à être celle d'Ostende, Gand et Lille, et si même la diminution de tarif sur la ligne de Lille à Amiens ne faisait que favoriser la tendance que montrent déjà tant d'Anglais à venir en France par la Belgique, et cela au grand détriment de Dunkerque, de Calais, de Boulogne, trouverait-on dans notre ligne une grande utilité. . . . . etc. . . . .

— II —

Opinion de la commission des chemins de fer à la chambre des députés, le 27 *mai* 1837, *rapporteur M.* DE RÉMUSAT :

« Dans le projet de chemin de fer de Lille, elle (la commission) a regardé surtout aux conséquences politiques ; elle a vu la jonction de Bruxelles, Londres et Paris ; elle a vu les relations des trois états resserrées par les relations commerciales, et leur union cimentée par les rapports privés, et pour ainsi dire, individuels de leurs citoyens. Or, pour atteindre ce but, la direction par Amiens doit manifestement être préférée ; car c'est sans comparaison celle qui se lie le plus aisément aux ports de la Manche, soit par des embranchemens particuliers qui aboutissent à tels ou tels d'entr'eux, soit par un embranchement général qui, se dirigeant par Abbeville, remonte en longeant la mer, par

Étaples, Boulogne et Calais, jusqu'à Dunkerque. Ces embranchemens paraissent à votre commission complètement indispensables, et la condition d'adoption du chemin de fer projeté. Elle recommande au gouvernement d'en faire étudier, avec activité, la direction définitive ; ils assureront à la création du chemin toute sa valeur, toute sa portée : *la grandeur de l'entreprise est là.* »

— III —

Opinion de M. le comte Jaubert, *ancien ministre des travaux publics.* (7 *mai* 1838.)

« Mon systême, je vais l'exposer en peu de mots : il consisterait à créer, non plus ce réseau de chemin de fer, cette étoile, cette croix ; mais s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, une espèce de grande vertèbre de chemins fer, qui traverserait, en quelque sorte, la France du nord au midi, à laquelle se rattacheraient, avec la plus grande facilité, les lignes secondaires d'une moindre importance.

« Cette ligne il me suffira de la nommer pour que vous en sentiez immédiatement l'importance, c'est la ligne de nos ports de la Manche et de la Méditérannée. Regardez bien la carte de l'Europe : pourrait-on trouver une autre ligne qui puisse lutter avec celle-là, où existe au même degré la certitude d'attirer une quantité énorme de voyageurs. Nos ports de la Manche sont déjà le rendez-vous de toute l'Angleterre, des paquebots du nord et des Etats-Unis. Les points intermédiaires de la ligne sont Paris et Lyon ; l'extrémité méridionale est Marseille, ce grand centre d'activité commerciale, notre lien avec toute la Méditérannée. Marseille ! je dirai plus ; car on s'est livré à tant d'espérances en matière de chemins de fer, que je m'y laisse entraîner moi-même ; c'est le chemin de fer de l'Inde.

» Je le repéte, il n'existe pas de plus belle communication sur un point quelconque de l'Europe ! (Très-bien) !

« Cette ligne, Messieurs, n'est pas comme celle de Belgique dirigée sur Anvers ; c'est la ligne des ports français, du Hâvre, de BOULOGNE, de Calais, comme de Marseille : elle présente sous ce rapport un degré de nationalité qu'aucune autre ne possède. »

— IV —

EXTRAIT du rapport fait à la chambre des députés le 30 mai 1810, *par* **M.** *Gustave de Beaumont, sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière belge.*

« Enfin, Messieurs, votre Commission doit vous informer d'une réclamation qui lui a été adressée à l'occasion des deux chemins belges par les ports français du littoral du Nord, Dunkerque, Calais et Boulogne. Ces deux chemins, a-t-on dit, et notamment celui de Lille à la frontière belge, va mettre en communication intime Lille et les ports belges. Tout le mouvement commercial, voyageurs et marchandises, va désormais adopter cette voie plus prompte et plus économique ; dorénavant, au lieu de passer par Dunkerque, Calais et Boulogne, pour venir à Lille, on passera par Ostende et Anvers. Votre Commission a considéré que ces craintes de nos ports septentrionaux étaient loin de manquer de fondement. Ce n'est pas un motif, sans doute, pour suspendre l'exécution des chemins dont il s'agit, car ces chemins, fussent-ils ajournés, le mal signalé n'en existerait pas moins. Nul ne peut empêcher que les chemins belges ne touchent à notre frontière, et nous ne pouvons pas faire que Lille soit à plus de trois lieues, et Valenciennes à plus de deux lieues de la frontière belge. Ainsi, lors même que les deux chemins proposés ne seraient pas exécutés, le péril que l'on signale ici n'en serait pas moins imminent. Mais, tout en reconnaissant que ce ne peut être une raison de suspendre l'exécution de ces deux che-

mins, ce qui n'est nullement sollicité par les réclamans, votre Commission a pensé qu'il y avait dans les dangers exposés par eux le sujet de graves réflexions pour notre gouvernement, et que, pour ne pas laisser prendre au commerce étranger surtout, au commerce anglais, des habitudes qui seraient aussi favorables à la Belgique que contraires à l'intérêt de la France, il pourrait être urgent de relier par un chemin de fer Lille à nos villes maritimes du Nord, et que si des compagnies ne se présentaient pas pour opérer cette importante jonction, il serait peut-être du devoir de l'Etat de l'exécuter lui-même. »

(Obs.) Il n'est personne qui ne remarque que l'honorable rapporteur, en signalant le mal n'en indiquait pas exactement le remède, et qu'il ne suffira pas de relier Lille à nos ports de la Manche pour détourner le danger qui menace la France ; mais les remarques de la commission étaient bonnes à citer, car elles prouvent à quel point il est vrai qu'un grand intérêt politique est attaché à la création d'une ligne *exclusivement* française, qui ne reporte pas vers la Belgique, en touchant à ses frontières, la partie du mouvement commercial qui s'accomplit maintenant par le centre de la France et à son profit.

— V. —

Extraits *de l'exposé général des études faites pour les chemins de fer du nord*, par M. L. L. Vallée, *inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées :* 1 vol. in-4°, 1837.

1°.

Sur la séparation des lignes dans l'intérêt des facilités de leur parcours.

« Il arrivera souvent, surtout dans la mauvaise saison, que les transports de l'Angleterre et de la Belgique ne pourront pas

s'effectuer en un jour, tant à cause du grand trajet à parcourir, qu'à cause de la longue durée des nuits, et à cause de la mer qui ne permettra pas, comme dans les beaux temps, d'aller prendre les bateaux à vapeur au large, lorsque l'heure de la marée ne permettra pas que l'on s'embarque au moment de l'arrivée. »

« Or, pour obvier le plus possible à cet inconvénient, on tâchera que le premier convoi, *partant pour les lieux éloignés*, et le dernier convoi, *arrivant des mêmes lieux*, aient pour la rapidité de leur marche et pour leur arrivée à destination, PENDANT LE JOUR, toutes les *facilités* dont on pourra disposer ; ce qui *obligera à des services indépendans pour prévenir tout désordre*. (Pag 28.)

(Id.) *Page* 29.— « Toutes les opérations devront être disposées avec un soin extrême, *impossible à réaliser*, si le chemin de Rouen et le chemin du nord se confondent sur une longueur de 10, de 20 ou de 30,000 mètres. D'où il suit que ces deux chemins devront être tout-à-fait indépendans. »

Ce que M. Vallée dit ici des inconvéniens de la confusion de deux chemins très-fréquentés sur une étendue assez bornée, s'applique avec la plus grande justesse à ce que nous avons dit des inconvéniens de la confusion des arrivages de l'Angleterre et de toute la Belgique, ponr Paris, et des départs de Paris pour ces deux pays, d'Arras à Amiens.

2°.

Sur la PRÉFÉRENCE *à donner au système de Boulogne sur celui de Calais.*

. . . .

Page 63.— « D'après ce qui précède ; et d'après ce qu'on verra § 52, le tracé qui *convient d'Amiens à Boulogne, Calais et Dunkerque est celui qui passe par Abbeville.* »

. . . .

*Du chapitre XI, sur le classement des lignes étudiées suivant l'*ORDRE DE LEUR UTILITÉ, pages 127 à 140.

Page 127 :—« Nous aurons à choisir les lignes que nous appellerons *secondaires* (1) et dont l'objet est de joindre le mieux possible les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque d'une part, et la ville de Valenciennes d'autre part, avec Paris et Lille, c'est-à-dire de donner dans ce sens des communications entre Paris, l'*Angleterre* et la Belgique.

Page 133 :—« On ne peut desservir Boulogne, Calais et Dunkerque que par deux systèmes, savoir :

Premier système. (2)	Ligne d'Amiens à Boulogne par Abbeville ; Ligne de Lille à Calais, par Merville, Blaringhem, St.-Omer et Watten ; Ligne de Watten à Dunkerque.

Ce système de lignes est représenté pl. 1re, fig. 1re.

Second système. (3)	Ligne d'Hénin-Liétard à Calais, par Béthune, Blaringhem, St.-Omer et Watten ; Ligne de Calais à Boulogne ; Ligne de Watten à Dunkerque.

» Ce système de lignes est représenté pl. 1re, fig. 2.

» Pour avoir un troisième système, qui ne s'embranchât pas à Hénin-Liétard sur la ligne principale, et qui, d'après ce qu'on vient de voir, ne pourrait pas non plus s'embrancher à Miraumont, il faudrait le faire partir ou de Lille ou d'Amiens.

» S'il partait de Lille, pour arriver aux trois ports de Boulogne,

(1) M. Vallée n'appelle *ligne principale* que celle de Paris à Lille : mais page 203, il prend soin de faire remarquer qu'il ne la désigne ainsi que comme tronc commun des embranchemens de Boulogne, Calais, Dunkerque et Valenciennes ; et l'on sait déjà que sous ce nom d'embranchement, il comprend la ligne, des plus importantes suivant lui, d'Amiens à Boulogne par Abbeville. Les textes que nous citons le prouvent assez !

(2) Le premier système est le nôtre, sauf la direction de la ligne de Lille directement sur Dunkerque, avec suite sur Calais. (Voir page XX les motifs déterminans de cette modification.)

(3) Ce second système est celui de Calais sauf la ligne partielle de Calais à Boulogne, dont il ne veut pas.

Calais et Dunkerque, les relations de ces ports avec Paris ne pourraient s'établir que par Lille, *et le détour serait trop grand.*

» Si la ligne d'Amiens à Boulogne se prolongeait, par Calais, jusqu'à Dunkerque, Paris serait très-bien desservi, mais Lille et la Belgique ne pourraient communiquer par la voie de fer avec Douvres, qu'en revenant par Amiens, ville située trop au midi pour que le détour à faire fût tolérable.

Donc on est réduit à opter entre les deux systèmes décrits au commencement de ce paragraphe.

. . . .

(Obs.) La continuation de la route de Lille par Dunkerque donne la solution la plus simple de la difficulté entrevue par M. Vallée, et résoud aussi bien le problème de l'union de Lille à la mer que celui de Paris aux ports l'est par la ligne d'Amiens à Boulogne et Calais.

. . . .

«Le second système oblige à se détourner, par Hénin-Liétard, pour communiquer de Calais à Paris, et de Calais en Belgique : c'est un inconvénient assez grave. Pour communiquer de Paris à Boulogne, l'inconvénient serait encore plus grave ; car il faudrait se transporter, dans le sens du nord, de Paris à Hénin-Liétard et à Calais, pour revenir, dans le sens du midi, de Calais à Boulogne.

»Veut-on remédier à ces inconvénients! Il faut nécessairement substituer aux lignes de Paris à Calais, et de Lille à Calais, coudées l'une et l'autre à Hénin-Liétard, *les lignes en écharpe d'Amiens à Boulogne, par Abbeville*, et de Lille à Calais, par Merville et St.-Omer, ce qui donne le premier système.

«Ce premier système a donc évidemment l'avantage de desservir mieux les besoins de l'Angleterre, de la Belgique et de la France.

Examinant ensuite les deux systèmes sous le rapport des frais d'établissement, *à deux voies*, et d'entretien, M. Vallée trouve le premier, qui présente un excédant de longueur de

89,230 mètres, plus cher de 15,142,500 que le second ; en faisant toutefois remarquer que le *projet d'Amiens à Boulogne pourrait être moins coûteux* ; mais en compensation, le second résolvant moins bien les problêmes posés, M. Vallée trouve et indique à sa charge un surcroit de frais de locomotion de 1,649,325, représentant un capital de 32,990,700, ce qui laisse à l'avantage du premier 17,848,200 ; puis il continue dans ces termes.

» Ainsi, le premier système qui, pour l'exécution et l'entretien, est le plus cher, se trouve être, eu égard à la locomotion, *beaucoup plus* avantageux que le second. . . . .

. . . .

» Il faut d'ailleurs remarquer que lors même qu'un système de chemins serait le moins dispendieux en fait d'exécution, d'entretien et de locomotion, il faudrait encore, pour qu'il fût le meilleur, qu'il n'augmentât pas la durée possible des voyages. Or, il s'en faut bien que le second système ait cet avantage. »

M. Vallée trouvant ici que ce second système allonge le voyage de Belgique de 37' 24", et celui d'Angleterre en France par Boulogne de 2 h. 14' 25", ajoute :

« De *si longs retards*, sur toute espèce de lignes à parcourir, seront toujours un grand inconvénient (1) ; et cet inconvénient deviendra *tout-à-fait grave*, s'il se combine avec l'heure de la marée, de manière à retarder l'embarquement, et à forcer *de mettre deux jours au lieu d'une journée pour arriver à des lieux de destination comme Londres*, Paris, Bruxelles, Anvers. »

Une compagnie, dit ensuite, page 176, M. Vallée, a intérêt à choisir le système sur lequel les parcours d'un point à l'autre sont les plus longs, *bien que l'excédant de longueur soit désavantageux au public*, et il admet qu'une *compagnie* choisirait pour ce motif le second système, *bien que le premier soit plus avantageux à la France*.

---

(1) Voir pour les retards qu'impose le système de Calais le tableau qui résume la 3e section de notre *examen comparatif*, page 62.

Mais l'*Europe*, et notamment la France, dit-il, page 137, *perdrait* beaucoup plus à ces combinaisons que la compagnie ne gagnerait . . . .
. . . .

» Dans le second système (celui de Calais), les intérêts anglais, belges, hollandais, allemands, sont *très-passablement* satisfaits, TANDIS QUE L'INTÉRÊT FRANÇAIS, QUI RÉCLAME SURTOUT UNE BONNE COMMUNICATION DE PARIS A BOULOGNE, POUR JOINDRE PARIS ET LONDRES, EST TOUT-A-FAIT SACRIFIÉ.

» Or, il est très-convenable, sans doute, de satisfaire les intérêts étrangers ; mais si, en même temps qu'on pourvoit à leurs besoins, on néglige d'exécuter une bonne ligne entre Boulogne et le centre du royaume, on reporte chez nos voisins des relations que nos mœurs, notre industrie, le bas prix de nos denrées, notre voisinage de la Suisse et de l'Italie, appellent principalement chez nous. Or, pour économiser une somme de quinze millions, devrait-on adopter un système de tracés qui amènerait de si funestes résultats ? Non, sans doute ; et supposé que, dans le calcul de l'excédant de dépenses, on ne dût avoir égard qu'aux travaux à exécuter, il faudrait faire le sacrifice de cette somme.

» Mais, d'une part, cet excédant de dépenses pourrait être moins fort, en modifiant le projet du chemin d'Amiens à Boulogne ; d'autre part, *l'économie des frais de locomotion annuelle compense, et au delà, l'excédant des dépenses d'exécution et d'entretien:* il ne s'agit donc pas de faire un sacrifice ; *il ne s'agit que de faire une avance dans laquelle on doit rentrer promptement.*

» Il résulte de là que le système de tracés représenté planche 1e, fig. 1re, est le seul qui doive être approuvé par le gouvernement.
. . . .

Et plus loin, page 140 :

» Avec ce système général (le nôtre) de chemins, la France est jointe à l'Angleterre par les deux ports de Calais et de Boulogne, entre lesquels selon que le passage de la mer est facile ou difficile, le voyageur choisit. . . . .
. . . .

» Les avantages d'un tel système de chemins sont manifestes, et il est bien clair que c'est dans l'intérêt général du royaume qu'il serait approuvé.

M. Vallée revient plus loin, page 150, sur les mêmes idées, et dit encore, en parlant du *système de Calais* :

» Ce système satisfait très-mal aux besoins français, et à ceux d'une communication rapide de l'Angleterre en Suisse et en Italie par Paris.

Il y insiste de nouveau dans les excellentes notes qui terminent son exposé, et dit, page 184, dans la note consacrée à l'importance continentale des ports de Calais, Boulogne et Douvres.

» Ces avantages divers assurent aux ports de Boulogne et de Calais la préférence, en général, sur ceux du Hâvre, de Dieppe et d'Ostende, pour le passage en Angleterre La communication de Londres avec la Belgique, la Hollande et l'Allemagne, s'établira en conséquence par Calais ; et celle de Londres avec la France, la Suisse et l'Italie, s'établira par Boulogne. Par cela seul que ces ports se suppléent, en cas de vents désavantageux pour opérer la traversée, les voyageurs pressés, qui partiront de Londres, pour St.-Pétersbourg, Constantinople, Milan ou tout autre point de l'Europe, devront se diriger sur Douvres, pour s'embarquer soit à Calais, soit à Boulogne, selon que les vents et la mer l'exigeront ; et le passage le plus fréquenté étant nécessairement celui où le public sera le mieux servi, les voyageurs seront sûrs de réaliser au plus haut degré la sûreté, la commodité, la rapidité du parcours.

Et enfin, note 37, page 203, M. Vallée résumant une dernière fois une opinion qui lui est chère, tant sa conviction à cet égard est profonde, dit encore :

» Il nous paraît donc bien démontré que le système de lignes le plus avantageux à une compagnie, se composerait, 1° de la ligne de Paris à Lille et en Belgique, par S.-Quentin, Marcoing et Hénin-Liétard ; 2° de l'embranchement d'Hénin-Liétard à Calais, par Saint-Omer et Watten ; 3° du sous-embranchement de

Watten à Dunkerque; 4° de l'embranchement de Marcoing à Valenciennes et en Belgique. Mais ce n'est pas une raison pour qu'on préfère ce système: *c'en est une au contraire pour qu'il soit repoussé.*

Quant au port de Boulogne, *dans l'intérêt de la compagnie*, il faudrait le négliger entièrement, à moins que cette combinaison ne rendît inquiétante la concurrence de quelque autre port, comme celui de Dieppe, par exemple, s'il avait son chemin de fer.

Dans l'intérêt général de la France, au contraire, l'embranchement de Boulogne est un des plus importants qu'on puisse exécuter. Il sera même *plus fréquenté*, selon toute apparence, que la ligne de Paris à Lille, qui n'est la *ligne principale* de nos tracés que comme tronc commun des embranchements de Boulogne, Calais, Dunkerque et Valenciennes. (1)

---

(1) M. Vallée paraît très-convaincu qu'une compagnie aurait intérêt à choisir le second système dont il fait une critique si vive au point de vue de l'intérêt général, de préférence au premier (le nôtre) qui sert si parfaitement cet intérêt. Le motif unique de cette préférence de la spéculation serait que ce système, quoique moins long dans son parcours entier, présenterait plus de longueurs dans ses parcours partiels des points principaux à d'autres points, c'est-à-dire sur celles de ses lignes qui recevraient le plus de voyageurs. Ces voyageurs payant plus cher, les bénéfices seraient accrus d'autant.

Ce n'est qu'avec une extrême défiance de nos lumières que nous demanderons au savant ingénieur la permission de lui soumettre à ce sujet quelques observations.

Il nous semble que cette proposition est à-la-fois juste et erronée; en d'autres termes, qu'elle n'a qu'une valeur relative et pas une valeur absolue.

Nous entendons fort bien que si le pays entier était inféodé à une compagnie, à qui aurait été concédé un monopole prohibitif de toute concurrence, l'intérêt de cette compagnie serait d'allonger ses parcours pour recueillir en chemin plus de voyageurs. Au lieu d'aller de Londres à Paris, par Boulogne et Amiens, elle irait par Boulogne, Calais, St.-Omer, Dunkerque, Lille, Arras, Amiens, Beauvais, etc., doublant ou triplant ainsi le chemin pour traverser tous les centres de population sans exception.

Mais, même dans cette situation privilégiée, elle courrait grand risque que ses bénéfices ne fussent pas en rapport avec ses frais énormes d'exécution, d'entretien et de locomotion; car ces deux conséquences d'une telle conception, cherté du voyage et perte de temps, ne tarderaient pas à réduire singulièrement le nombre des voyageurs venant des extrémités et du dehors.

Les frais paraîtraient, en effet, d'autant plus onéreux que les chemins

3°.

SUR LE CHEMIN DE FER DE BOULOGNE A CALAIS.

M. Vallée a écrit à ce sujet, page 183, note 22, intitulée : *Importance continentale des ports de Calais, Boulogne et Douvres.*

« On voit d'après cela qu'il sera d'une grande utilité pour la France, *dont l'Europe toute entière deviendra en quelque sorte tributaire*, de hâter le perfectionnement des communications aboutissant à Boulogne et à Calais, et de joindre ces deux villes, qui s'aideront mutuellement, par un bon chemin de fer.

» Ce chemin doit donc être classé *parmi les plus importans*, non pas seulement à cause du nombre des voyageurs qui le parcourront, mais attendu *qu'il attirera beaucoup d'étrangers*

---

de fer sont faits pour procurer des voyages à bon marché. Le temps perdu serait d'autant plus regretté que le temps aura acquis plus de valeur dans les voyages, à cause de leur accélération même.

La compagnie ne tarderait donc pas à être punie de son âpreté au gain.

A cet égard, M. Vallée nous fournit lui-même un argument presque sans réplique, lorsqu'il dit en note, page 163, sur le chemin de Liverpool :

« Le chemin de Liverpool à Manchester ne conduit pas par an 500 mille voyageurs ; ces deux villes sont à peu près à la même distance l'une de l'autre que Bruxelles et Anvers, et leurs populations sont cependant plus que doubles de celles d'Anvers et de Bruxelles. Ce résultat surprenant a soulevé la question de savoir pourquoi le chemin anglais n'est pas plus fréquenté que le chemin belge, et l'on a pensé qu'on répondait suffisamment à cette question, en disant que la population anglaise est trop occupée pour voyager beaucoup : nous sommes portés à croire que la grande fréquentation des chemins belges tient principalement à ce que, pour circuler sur ces chemins, qui appartiennent au gouvernement, on ne paye que 0 f. 10 par lieue, tandis que sur le chemin anglais, qui appartient à une compagnie non subventionnée, le parcours d'une lieue coûte 0 f. 56. »

Nous croyons donc que même dans cette position privilégiée, qui ne sera jamais faite en France à une compagnie si influente qu'elle soit, l'intérêt privé se mettrait bientôt, par des réformes, d'accord avec l'intérêt public ; — et c'est une bonne fortune pour le pays que pour toutes les entreprises d'une grande importance il y ait entre ces deux in-

sur notre territoire, et qu'il rendra la France plus utile à ses voisins.

« Ne pourrait-on pas nous reprocher, en pesant bien ces considérations, de n'avoir porté la ligne de Boulogne à Calais qu'au rang de nos lignes tertiaires? Nous répondrons que cette ligne est, suivant nous, *plus importante que celle de Rouen au Hâvre*, eu égard à la facilité du trajet entre ces villes au moyen de bateaux à vapeur, et plus importante aussi que celle de Dieppe (1); mais que, parmi les lignes du Nord, *elle est moins importante que celle d'Amiens à Boulogne*, et que celle de Calais à Lille. »

---

térêts une solidarité si intime, que le premier soit foreé d'avoir pour l'autre égards et condescendance !

—Mais à plus forte raison cela sera-t-il vrai si la concurrenee est admise; et l'on peut eroire qu'elle aurait bientôt fait justice de coneeptions de ce genre.

Et au surplus, sans agiter ici des théories plus ou moins contestables, et pour résoudre le seul problème à poser, à savoir celui-ci :— *une compagnie aurait-elle interêt à diriger son tracé, pour le voyage de Londres à Paris, par Calais, Arras et Amiens, au lieu de Boulogne et Amiens, en rallongeant le parcours de* 45,000 *mètres, soit de près de* 1 *heure* 25 » ; —il suffit de faire observer que cette augmentation de distance serait en pure perte pour cette compagnie. Arras prenant au passage, pour se rendre à Paris. le convoi qui viendrait de Lille, et les voyageurs partis de Calais ayant, pour se rendre à Paris, le choix entre la route de Boulogne, *qu'ils suivent tous aujourd'hui*, et celle de Lille, il est évident que ce choix de la compagnie ne lui donnerait *en plus* que les voyageurs du parcours *intermédiaire* de Calais à Arras; mais elle aurait *en moins* tous les voyageurs de la ligne de Boulogne à Amiens par Abbeville et St.-Valery. Loin d'y gagner, elle y perdrait.

M. Vallée eût-il raison en principe, en fait notre opinion prévaudrait.

(1) Le trajet de Dieppe à Brighton est sur la ligne la plus courte de Paris à Londres : mais il n'y a pas de port à Brighton ; on s'embarque et on débarque dans cette ville au moyen d'un embarcadère dangereux dans les gros temps, et la distance de mer à pareourir étant de trente lieues, on ne peut jamais être favorisé par la marée pendant toute la durée d'un voyage.

4°.

Sur les tracés de Lille à Dunkerque, Calais et Boulogne, pages 76 à 79 de l'exposé.

M. Vallée admet dans ce chapitre particulier que l'on doit préférer, dans l'intérêt général, le chemin de Lille à Dunkerque par St.-Omer et Watten au chemin direct par l'est de Cassel. La raison qu'il en donne est que l'embranchement de Dunkerque à Watten étant facile, mieux vaut l'exécuter, *sauf à desservir moins bien Dunkerque*, que de laisser St.-Omer isolé, et d'allonger la communication de Lille à Calais et à Boulogne. M. Vallée reconnaît, du reste, dans une note spéciale, que *Dunkerque pour satisfaire aux besoins de Lille doit craindre la concurrence de Calais*.

Après mure réflexion, nous avons cru devoir nous séparer, sur ce point *seul*, de l'opinion du savant ingénieur. Il s'agit, en effet, uniquement de prononcer entre St.-Omer et Dunkerque, au point de vue de leurs rapports avec Lille, et de ceux de St.-Omer avec la mer ; car Estaires et Merville ne valent pas Gravelines, Bergues, Cassel, Bailleul et Armentières ; et Aire, St.-Venant et Béthune n'ont rien à gagner à la création de la ligne de Lille à Calais par St.-Omer, sans un complément de St.-Omer à Arras ; dépense qui n'est nullement en rapport avec le peu de bien *réel* que produirait cette ligne accessoire.

Or St.-Omer n'a pas besoin de communications rapides avec la mer. Ses fabriques de pipes, ses papeteries et ses moulins n'ont rien à expédier par cette voie ; et ses négocians ne songent pas à s'occuper du transit et de la commission.—Il n'a guères plus besoin de communications très promptes avec Lille, où vont ses farines et ses huiles. Il faut donc reconnaître qu'un chemin de fer n'est pas pour lui d'un grand intérêt.

Mais Dunkerque, au contraire, ce vaste entrepôt de Lille, ne saurait s'en passer ; et c'est un coup bien funeste à lui porter que de confisquer une bonne partie de son importance au profit de Calais.

Ainsi donc, entre les intérêts *problématiques* de St.-Omer, et les intérêts trop certains de Dunkerque, entre la ruine de ce dernier et un surcroit bien mince de prospérité donné au premier, il n'y avait pas, selon nous, à hésiter.

La balance fût-elle égale, le principe vital de l'unité du système

devait l'emporter. Quoique désintéressés dans ce débat, puisque St.-Omer nous eût été un allié aussi utile que Dunkerque, nous avons dû prendre parti pour cette dernière ville.

Quant à l'inconvénient d'allonger un peu la communication de Lille à Calais et à Boulogne, il est si faible en comparaison de celui que nous venons de signaler, et des 26,000 mètres en plus de distance imposés à Dunkerque, qu'il n'est pas de nature à influer sur la détermination.

En effet, dans le système de M. Vallée, qui rejette absolument l'étrange embranchement d'Arques à Boulogne, le rallongement n'est pour Calais aussi bien que pour Boulogne que de 8,900 mètres.

Mais les relations de Calais avec Lille sont bien faibles,—celles de Boulogne encore plus; car sa pente commerciale est exclusivement vers Amiens et Paris. On ne leur porte donc aucun dommage appréciable; tandis que, même dans le système de M. Vallée, qui rattache Boulogne à Calais par la ligne du littoral qu'il déclare si importante, les relations des ports entre eux sont moins bien desservies: ce qui est plus qu'une compensation.

5°.

Sur le sous-embranchement d'Arques à Boulogne, proposé par Calais.

Page 72 :—« Malgré l'emploi des pentes de 4 millièmes, on n'évite ni le souterrain de Verval à ouvrir dans le faîte qui sépare les vallées de l'Aa et de la Liane, (3,600 mètres de longuer), ni des terrassemens considérables. »

Page 74 : - « Quant au sous-embranchement d'Arques à Boulogne, il serait, A LA RIGUEUR, exécutable; mais.... il est évident qu'il est trop cher à cause du souterrain de Verval pour qu'il ne soit pas *ajourné indéfiniment.* »

Page 74 encore :—« Il suivrait de là que le tracé de chemin de fer le plus propre à *joindre avantageusement Boulogne à Hénin-Liétard est celui qui passe par Calais.* »

Page 208 : — « *Lignes à rejeter*, 1°... 2°... 3°... 4°... 5° ligne d'Arques à Carly (d'où elle descend à Boulogne.) »

Ainsi, M. Vallée, étudiant, par rapport à Boulogne, le tracé de Calais à Hénin-Liétard, dont celui de Calais d'aujourd'hui n'est que la copie un peu modifiée, trouvait beaucoup plus facile d'y rattacher Boulogne par le littoral en redescendant de Calais à Boulogne, que d'exécuter cet embranchement d'Arques, bien qu'il mît par là Boulogne à 22,000 mètres plus loin encore de Paris qu'il ne plait à Calais de le placer.

6°.
Sur le port de Boulogne.

« Dans nos idées, la circulation, sur les chemins de fer de Paris au nord de la France, devant, comme on le voit par le chapitre XII, s'opérer à bas prix, au bout de fort peu de temps, un vaste pays jouirait, non-seulement des avantages ordinaires dus à des voies nouvelles d'un parcours à bon marché, mais aussi de quelques améliorations dont le besoin se fait sentir dans le pays.

« Ainsi, le port de Boulogne étant devenu, par les travaux qu'on vient d'y faire, *un des meilleurs ports de la Manche*, il lui fallait une voie de communication par laquelle on pût conduire à bas prix, dans l'intérieur, les produits maritimes et les produits du Nord : les chemins de fer fourniront cette communication.

« Les salaisons que Boulogne envoyait à Paris par la Seine y arriveront par ces chemins. Les marbres de Marquise, les houilles et les fers qu'une compagnie qui se forme extraira d'Hardinghen, près Marquise, et les pierres de Saint-Leu sur l'Oise, approvisionneront la Picardie, où ces matières manquent. »

(Obs.) Voir plus loin une NOTE spéciale sur *les ports de Boulogne et de Calais.*

— VI. —

EXTRAITS de l'ouvrage de M. Michel Chevalier, DES INTÉRÊTS MATÉRIELS DE LA FRANCE ; *édition in-12, de* 1841.

« Le chemin de fer du Nord est, avant tout, le chemin de

Paris à Londres. Lorsque ces deux capitales ne seront plus qu'à quatorze heures et à vingt francs d'intervalle, la politique de l'Europe sera changée. Le fait dominant de cette politique a été, jusqu'à ces derniers temps, la rivalité de la France et de l'Angleterre : moyennant le chemin de fer de Paris à Londres, l'alliance des deux peuples sera intime et indissoluble, l'unité de l'Europe occidentable sera constituée.

« Le chemin de fer de Paris à Londres serait en même temps un admirable instrument d'éducation nationale. Tous les bons esprits sentent maintenant que pour rendre la France calme, forte, heureuse, et pour bien asseoir ses libertés, il n'y a pas de moyen meilleur que de développer le travail dans son sein, et que de l'enrichir par l'agriculture, les manufactures et le commerce. L'industrie, soit agricole, soit manufacturière, soit commerciale, s'apprend particulièrement par les yeux. On s'y façonne par l'exemple. Or, l'Angleterre est la reine de l'industrie; c'est donc elle qu'il faut que nous allions visiter, si nous voulons réussir dans la carrière nouvelle où un secret instinct et une impérieuse nécessité nous poussent. » (Page 200.)

. . . .

. . . .

« En établissant un embranchement direct d'Amiens sur Boulogne et Calais, le trajet de Paris à Boulogne serait plus court que par Lille de vingt-trois lieues, c'est-à-dire d'environ deux heures et demie. Celui de Paris à Calais serait par là raccourci de quatorze lieues et demie. Le chemin de fer d'Amiens à la mer aurait, jusqu'à Calais, quarante lieues; jusqu'à Boulogne, trente-deux et demie. Celui de Lille à Calais aurait vingt-six lieues. Mais moyennant une nouvelle ramification de six lieues et demie, le chemin de fer de Calais à Lille desservirait le port important de Dunkerque ; il pourrait même être tracé de manière à passer par Dunkerque sans être allongé de plus de deux lieues. » (Page 230.)

NOTE 1re.

SUR LA POPULATION DESSERVIE PAR CHACUN DES DEUX SYSTÈMES.

TABLEAU des villes, et des communes ayant une population agglomérée de 1,500 *habitans au moins, traversées ou avoisinées par les deux systèmes, suivant le récensement officiel de* 1836.

Système de Boulogne.

COMMUNES TRAVERSÉES.

SOMME.

Amiens	46,129	71,187
Albert	2,542	
Flixecourt . . .	1,714	
Abbeville. . . .	18,247	
Le Crotoy (ville).	900	
Rue.	1,655	

PAS-DE-CALAIS.

Étaples.	1,809	74,766
Outreau	3,212	
Boulogne	25,732	
Marquise	2,060	
St.-Pierre . . .	7,603	
Calais.	10,865	
Arras	23,485	

NORD.

Gravelines. . . .	4,542	135,154
Dunkerque . . .	23,808	
Bergues.	5,968	
Wormhout . . .	3,895	
Cassel.	4,495	
Steenworde. . .	4,023	
Bailleul	9,911	
Armentières. . .	6,512	
Lille	72,000	

Communes avoisinées.

SOMME ET PAS-DE-CALAIS.

Pecquigny. . . .	1,516	14,587
St.-Valery . . .	3,285	
Montreuil. . . .	3,867	
Samer	2,144	
Guînes	3,775	
		295,694

Système de Calais.

COMMUNES TRAVERSÉES.

SOMME.

Amiens.	46,129	48,671
Albert	2,542	

PAS-DE-CALAIS.

Arras	23,485	106,839
Béthune	6,805	
St.-Venant . . .	2,270	
Aire	8,717	
St.-Omer	19,032	
Arques	2,330	
St.-Pierre. . . .	7,603	
Calais.	10,865	
Boulogne	25,732	

NORD.

Dunkerque . . .	23,808	104,411
Lille	72,000	
Haubourdin . .	2,345	
Merville	6,258	

Communes avoisinées.

PAS-DE-CALAIS ET NORD.

Lillers.	4,724	11,381
Estaires	6,657	
		271,302

Système de Calais:

Communes traversées,	259,921
Do avoisinées,	11,371
—	271,302

Système de Boulogne:

Communes traversées,	281,107
Do. avoisinées,	10,812
	295,694
Calais seulement. . .	271,302
Excédant pr Boulogne,	24,392

Si l'on rapproche le tableau qui précède du *chiffre* total officiel de la population de chacun des départemens traversés, voici dans quelle proportion l'on trouvera que les deux systèmes les desservent :

Système de Boulogne.	**Système de Calais.**
Somme (552,706 habitans.)	Somme (552,706 habitans).
137 habitans sur 1,000.	88 habitans sur 1,000.
Pas-de-Calais (664,654 hab.)	Pas-de-Calais (664,654 hab.)
127 habitans sur 1,000.	168 habitans sur 1,000.
Nord (1,026,417 habitans).	Nord (1,026,417 habitans).
132 habitans sur 1,000.	108 habitans sur 1,000.

Il est bien clair que le système de Boulogne maintient la balance presque égale entre chacun des trois départemens qu'il traverse. S'il favorise celui du Pas-de-Calais un peu moins que les deux autres, nous avons fait ailleurs la remarque qu'il traversait ses parties les moins pourvues de faciles débouchés pour leur commerce et leur industrie, et que par conséquent il ajoutait à sa prospérité générale bien plus que celui de Calais qui fait double emploi avec les canaux.

Le systême de Calais, au contraire, donne à la population du Pas-de-Calais presque le double qu'aux deux autres, ce qui est évidemment injuste, alors qu'il s'agit de grandes lignes qui ne s'exécuteront jamais que par l'Etat, ou avec des secours très-importans donnés par lui.

Nous ferons remarquer, aussi, que l'accroissement de population ayant été très-considérable à Boulogne de 1836 à 1841, puisque cette ville compte aujourd'hui près de 30,000 habitans, la proportion en notre faveur eût été bien plus considérable si nous avions pu faire usage du récensement de 1841, dont les résultats ne sont pas encore officiellement connus.

NOTE 2.

SUR LES PORTS DE BOULOGNE ET DE CALAIS.

La valeur respective des ports de Boulogne et de Calais est destinée à jouer un certain rôle dans les débats que soulève l'établissement du chemin de fer.

Calais ne manquera pas de dire que le port de Boulogne est inhabile à assurer le service régulier des dépêches.

Nous avons déjà répondu à cela par la simple mention de l'exactitude des entrées et des sorties de nos paquebots, et par le tableau comparé des passagers faisant choix de l'un ou de l'autre port.

Mais il convient d'y insister ici et d'entrer dans toutes les considérations nautiques propres à détruire cette assertion hostile.

Nous serons aussi simples et aussi clairs que le sujet le comporte. Un seul coup d'œil jeté sur la carte du détroit nous fera, d'ailleurs, parfaitement comprendre.

Mais, avant tout, faisons remarquer que tout ce qui a été écrit sur ce sujet en 1787, en 1791, en 1814, en 1816, et jusqu'en 1835, c'est-à-dire avant l'adoption de la navigation à la vapeur, et avant les améliorations capitales de notre port, n'a pas une ombre d'autorité.

—Douvres est, suivant la *Connaissance des temps*, à 27 milles (9 lieues marines) au N. N. O. de Boulogne,—à 23 milles (7 lieues 2/3) à l'O. N. O. de Calais.

La différence de distance est donc de 4 milles seulement! Mais on va voir que pour la *traversée de France en Angleterre* cette différence est plus que rachetée par les avantages particuliers au port de Boulogne. Cela n'était même pas sérieusement contesté au temps des paquebots à voiles et des plus mauvais jours de ce port.

Traversée de France en Angleterre.

Les vents les plus fréquens de ces parages sont les vents

d'ouest et de sud-ouest, qui règnent 8 à 9 mois de l'année. Ces vents favorisent extrêmement le paquebot parti de Boulogne pour Douvres, puisqu'ils le prennent par le travers ou en arrière, tandis qu'ils contrarient la traversée de Calais au même port; le paquebot suivant cette direction étant obligé de faire tête au vent jusqu'au cap Blanez, et de là prendre route.

C'est ce qui explique que sur toutes les cartes du détroit, la marche des navires partant de Boulogne et de Calais pour Douvres est indiquée par une ligne droite tirée de Boulogne au port anglais, et par une ligne brisée pour Calais.

— Le courant du *flot* suivant dans le détroit la direction des côtes, c'est-à-dire portant vers le NORD jusqu'au cap Blanez, et delà vers l'EST jusqu'à Calais, tandis que le *jussant* suit, nécessairement, une direction contraire, c'est-à-dire vers l'OUEST jusqu'au cap Blanez, en partant de Calais, et vers le SUD du Blanez à Boulogne ; il en résulte que le paquebot partant de Boulogne avec flot a de plus le courant en sa faveur, et que celui qui part de Calais aussi avec flot, a le courant contre lui

Ce qui revient à dire que les paquebots *partant* de *Boulogne* ont *presque toujours* le vent et *toujours* la marée pour eux, et que ceux qui partent de Calais ont l'un et l'autre contraire dans les mêmes proportions. Et en effet, les paquebots de Boulogne, lorsque le vent est ouest, arrivent, *en temps ordinaire*, souvent une heure avant *les paquebots partis à la même heure de Calais.*

— Cet avantage est encore plus marqué lorsque le vent est fort, car on comprend qu'il soit alors bien plus difficile aux paquebots partis de Calais de faire tête contre ce vent.

Aussi qu'arrive-t-il toutes les fois qu'il vente grand frais de l'O. au N.-O.? C'est que les paquebots partant de Calais avec la marée, ont à lutter pendant cinq heures contre le courant, le vent et la lame, et ne peuvent guères que *se maintenir*, c'est-à-dire ne pas reculer, jusqu'à ce que le jussant soit renvoyé. Ils mettent de 6 heures à 7 heures et quelquefois plus à opérer la traversée, et arrivant ainsi devant Douvres lorsqu'il n'y a plus

d'eau, le débarquement s'opère en rade au grand péril des passagers et des dépêches.

Dans ces mêmes circonstances, et elles sont fréquentes, puisqu'elles naissent des vents dominant dans le détroit, les paquebots de Boulogne sont *dans le port de Douvres depuis trois heures au moins.*

Traversée d'Angleterre en France.

Tout au contraire, *pour la traversée d'Angleterre en France,* le port de Calais est, en général, préférable à celui de Boulogne, puisque les vents les plus fréquents soufflent de l'Ouest; la raison en est que les paquebots, suivant cette route, ont alors pour eux le vent et la marée.

Ce serait une étrange erreur, toutefois, que de penser que le retour de Douvres à Boulogne offre souvent de grandes difficultés. Il faut, pour qu'il en soit ainsi, que les vents soufflent violemment du S. S E. au S. S O., et *ces vents sont très-rares;* car du S. O. au N. O. les paquebots peuvent faire usage de leurs voiles, et même lorsque la mer est très-forte, ne manquent jamais leur arrivée à Boulogne dans le cours de la marée.

La preuve en est que bien peu, même des plus mauvais marcheurs de ces paquebots, manquent leur traversée, et cela avec les vents les plus défavorables.

Aussi M. Vallée, sur l'autorité duquel nous aimons d'autant plus à nous appuyer ici, que son désintéressement dans la question est aussi évident que son savoir est connu, a-t-il écrit, page 102: « Les vents régnans soufflant de la partie S. O., on » a aussi la mer et le vent pour soi, *ordinairement*, au retour » de Douvres à Boulogne, ce qui permet encore que le trajet » s'opère en ligne droite. »

—Ce serait une erreur non moins grande que de penser que pour cette traversée de Douvres à *Calais* le paquebot ne rencontre jamais d'obstacles. Loin de là; avec des vents de Nord et d'Est à l'E. S. E., Boulogne reprend, même pour cette traversée, tous ses avantages. La preuve en est qu'avec ces vents le passage de Douvres à Calais exige deux fois plus de temps que le passage de Boulogne.

Dès que ces vents ont un peu de violence, les malles anglaises sont obligées de relâcher à Boulogne. Le nombre de ces relâches est en moyenne de 20 par année. Elles ont eu lieu jusqu'à 44 fois en 17 mois, en 1837 et 1838, et pendant tout cet intervalle les paquebots en destination de Boulogne n'avaient relâché que deux fois à Calais.—Si les malles françaises y viennent moins souvent, c'est que n'ayant jamais de dépêches à apporter en France, elles préfèrent rester à Douvres pour attendre le moment favorable de se rendre à Calais.

Si à ces relâches *forcées* des malles, auxquelles les capitaines ne se résolvent jamais qu'à la dernière extrémité, parce que tous leurs rapports étant établis à Calais, ils se font un faux point d'honneur de favoriser ce port autant qu'il est en eux, l'on ajoutait les retards *considérables* et *fréquens* qu'éprouve leur arrivée à Calais, par suite de l'obstination que mettent ces officiers à se diriger d'abord et toujours sur Calais pour en tenter l'entrée, même quand tout les invite à faire route sur Boulogne, l'on donnerait la preuve qu'il s'en faut de beaucoup que le transport des dépêches maintenu à Calais seul, trouve dans ce port des garanties toujours certaines. Du 1er au 12 de ce mois seulement, l'estafette chargée des dépêches de l'Angleterre et prenant sur la route toutes celles qui sont en destination de Paris, a subi cinq retards majeurs.

Son départ de Calais étant fixé à midi, son arrivée à Boulogne doit avoir lieu à 2 heures, soit à 2 heures 1/2 au plus tard. Elle a eu lieu :

Le 1er à	3h.	45
Le 2 à	3	20
Le 4 à	5	20
Le 5 à	6	15
Le 8 à	5	15

et dans ces trois derniers jours la distribution des lettres n'a pu avoir lieu que le lendemain à Boulogne. L'arrivée à Paris ne s'est faite qu'après l'heure de la première distribution ; le commerce entier a subi dans sa correspondance des retards qu'il eût

été plus que facile de lui éviter en se dirigeant sur Boulogne.(1)

— De tout ce qui précède il résulte donc, pour copier encore ici M. Vallée, « que la nature a tout disposé pour que le pas-
» sage d'une terre à l'autre, par le détroit, ne puisse être em-
» pêché que dans des cas TRÈS-RARES.—Ordinairement les vents
» soufflent de S.-O., et la traversée est alors facile de Douvres
» à Calais.—Quant au contraire ils soufflent du nord et de l'est,
» on se trouve poussé vers Boulogne.—Pour le départ du con-
» tinent c'est l'opposé : en sortant de Boulogne un peu avant la
» haute mer, on a le courant et la mer pour soi, et presque tou-
» jours le vent, ce qui permet de marcher en ligne droite sur
» Douvres. »

La CONCLUSION fort nette à tirer de tout ceci est que, si l'on veut être assuré d'un passage facile et regulier tous les jours, il faut que les paquebots aient à choisir entre les deux ports, car leurs positions topographiques sont telles que lorsque les circonstances atmosphériques sont désavantageuses pour l'un de ces ports, elles sont favorables pour l'autre.

Le tracé du chemin de fer, tel que Calais l'entend, ferait perdre tout l'avantage de cette solidarité des deux ports; la ligne du littoral le conserve, au contraire, dans son intégrité.

—Mais si nous raisonnons maintenant dans l'hypothèse où le gouvernement ne voudrait s'occuper que d'un seul des deux ports, nous dirons avec une confiance entière dans la valeur *absolue* de ce que nous écrivons ici: *que le port de Boulogne devrait être préféré; car ses avantages pour le départ sont plus grands et plus certains que ceux du port de Calais pour le retour.*

S'il est bien que, pour la sûreté du service, le port de Calais lui vienne en aide, il peut *seul*, beaucoup mieux que celui de Calais *seul*, remplir toutes les conditions d'un service régulier.

Si avec les paquebots, assez mauvais marcheurs en général

(1) Le 11, l'arrivée a eu lieu à 3 h. 35 m.—La malle anglaise ne s'expédiant pas le dimanche de Londres, et n'ayant pas été apportée les 2 et 10, il résulte de cette note que du 1er au 11 janvier 1842, l'arrivée régulière n'a eu lieu que les 6, 7 et 9.

que nous possédons actuellement sur la station de Boulogne, il arrive, dans de très-rares circonstances, que l'état de la mer ne leur permette pas de sortir, ce même inconvénient est bien plus grave, et il est aussi fréquent à Calais. Ce sont les *coups de vents* de l'O. au N. O. qui rendent à Boulogne la sortie difficile.—A Calais, ce sont les vents violens du N. O. au N. E.—Mais tandis qu'à Boulogne à raison de la plus grande hauteur d'eau qu'il reçoit et des avantages bien réels de son attérissage et de son entrée, la difficulté pourrait être vaincue avec des paquebots d'une plus grande force de mécanique, elle ne pourrait l'être à Calais, au moins dans les marées de morte-eau, à raison de la plus grande violence de la mer à son entrée, et de la moindre profondeur d'eau que l'on y trouve.

Il n'est pas douteux que si l'examen de cette question était soumise à une commission composée de marins impartiaux et savans, comme M. Beautemps-Beaupré et ses collaborateurs, la solution ne fût toute semblable à celle que nous exprimons ici.

NOTE 3.

SUR LA MALLE DE L'INDE.

Personne n'ignore aujourd'hui que depuis l'établissement de nos paquebots de malle de la Méditerranée, la malle apportant les dépêches de l'Inde en Angleterre débarque à Marseille et traverse la France entière. Sous ce rapport l'Angleterre est notre tributaire. Et quand on songe aux vastes intérêts qu'elle s'est créés sur le continent indien, l'on n'hésite pas à dire qu'il y a pour nous un puissant intérêt politique à conserver cet avantage de notre position géographique, qui fait de notre pays la grande route de Londres à Calcutta.

Tout le monde sait aussi quelle importance les Anglais atta-

chent à la prompte arrivée de cette malle ; avec quelle impatience ils l'attendent, depuis surtout que s'est ouverte leur guerre avec la Chine. Ils ont donc créé tout un service particulier pour cette malle. Elle a ses voitures spéciales, ses relais particuliers, ses paquebots et ses embarcations frêtés à l'avance, et ses tarifs officiels. Rien n'a été négligé de ce qui pouvait assurer la rapidité de son parcours.

Mais il lui fallait un port !

Lequel les Anglais ont-ils choisi? Est-ce celui de Calais? non ! C'est le port de Boulogne.

Et pourquoi l'ont-ils fait? La note qui précède le dit en partie. Voici ce qui achèvera de prouver qu'en cela, comme en tout ce qui concerne leurs intérêts matériels, ils ont été bons juges.

1° Le port de Boulogne reçoit à chaque marée un mètre d'eau de plus que celui de Calais: ce qui revient à dire qu'il peut recevoir des navires d'un plus fort tonnage. et qu'à chaque marée il reste une heure de plus que le port de Calais accessible aux navires d'un faible tirant d'eau, tels que les paquebots. La pleine mer s'y fait aussi *tous les jours*, 30 minutes plutôt qu'à Calais, en telle sorte que le port peut, *tous les jours*, *et quelle que soit l'heure de la marée*, admettre des paquebots une heure entière avant Calais, et ne cesse qu'au même instant que ce dernier de permettre leur sortie.

Supposons un jour où il soit pleine mer à Boulogne à trois heures : elle le sera à Calais à trois heures et demie.

Le port de Boulogne sera accessible pendant *cinq* heures, c'est-à-dire de midi et demie à cinq heures et demie.

Celui de Calais ne le sera que pendant *quatre* heures, c'est-à-dire de une heure et demie à cinq heures et demie aussi.

Conséquences pour le chemin de fer. A cette heure de bénéfice trouvée pour la marée, il faut ajouter 1 heure 05 m. de différence pour le parcours. En effet, le parcours de Paris à Boulogne, par la voie du littoral, distance de 244,765 mètres, se fera, à raison de 32,000 mètres à l'heure, en 7 heures

40 m. Celui de Paris à Calais, *par la même voie*, distance 289,165, se fera en 8 h. 45 m. D'où il suit que les passagers qui s'embarqueront au premier port, seront toujours *à michemin de Douvres*, quand les autres arriveront à Calais.

Un convoi partant de Paris, à 9 heures et demie du matin, au jour supposé d'une marée de trois heures, sera à Boulogne à 5 heures 10 minutes, et ses passagers auront encore 20 minutes devant eux pour s'embarquer et partir.—Il n'arrivera au contraire à Calais qu'à 6 h. 15 minutes, c'est-à-dire 45 minutes après que la mer, en se retirant, aura rendu le départ impossible, et les voyageurs se verront forcés d'attendre jusqu'à ce qu'il ait monté une quantité d'eau suffisante pour le départ, ce qui aura lieu vers 1 heure 50 m.: perte de temps sur Boulogne, 8 heures 40 minutes.

On peut varier ces exemples, mais les résultats seront toujours les mêmes; et la conclusion qui se tire d'elle-même est que la direction du chemin de fer par le port de Boulogne donne seule la possibilité de faire partir utilement de Paris un bien plus grand nombre de convois. *Nous donnons un bénéfice de quatre heures dix minutes sur vingt-quatre.*

Calais se trouverait, à cet égard, dans une situation bien plus désavantageuse encore et y placerait nécessairement l'exploitation, si on lui accordait ce qu'il demande, une ligne qui le mettrait à 10,600 mètres plus loin encore de Paris que la nôtre.

—Dans les marées de morte-eau (où la mer montant moins haut baisse aussi beaucoup moins, sa puissance de retraite étant toujours en raison directe de sa puissance d'ascension), cet avantage est plus considérable encore; car on voit trois ou quatre fois par année, à l'époque des solstices, le port de Boulogne conserver assez d'eau pendant 72 heures consécutives pour que l'entrée et la sortie des paquebots puisse toujours avoir lieu.

Aucun autre port de la Manche ne jouit d'un pareil avantage.

Il y a même des exemples, dans ces marées, de paquebots pouvant entrer à Boulogne à mer basse, lorsque le même jour des navires de même tirant ne pouvaient sortir, *faute d'eau*, du port de Calais.

2° Dans les marées de vive-eau comme de morte-eau, le port conserve *à son entrée* toujours assez d'eau, pour qu'il soit possible à un canot pilote de sortir même avec passagers. Lorsque la malle de l'Inde est attendue, et elle arrive presque régulière-du 2 au 6 de chaque mois, le paquebot frêté pour la recevoir chauffe et reste à flot dans le port, prêt à l'appareillage ; à la fin de la marée il met en rade et attend. Au moment donc où la voiture spéciale qui transporte cette malle arrive au galop de ses chevaux *sur le quai même*, les paquets sont *à l'instant* et sans perdre une minute, mis à bord soit du paquebot s'il est encore à quai, soit du bateau pilote si le premier s'est mis en rade, et la traversée s'effectue immédiatement.

Depuis que ce service est organisé, c'est-à-dire depuis 20 mois, il n'y a pas d'exemple que cette malle ait subi dix minutes de retard.

> Conséquence. Quelle que soit l'heure de l'arrivée à Boulogne d'un convoi porteur de dépêches ou de courriers pressés d'arriver, il sera toujours possible d'opérer l'embarquement et la traversée sur le champ.

3° La supériorité du port de Boulogne est si réelle que *tous* les courriers de commerce et la *grande majorité* des courriers de cabinet s'y embarquent,—et que les paquebots qui desservent la ligne de *Londres en France* opèrent, à Boulogne, six arrivées et six départs par semaine, pendant huit mois,—quatre arrivées et quatre départs pendant les quatre mois d'hiver; tandis qu'ils ne font à Calais que quatre voyages l'été et deux l'hiver. Les paquebots de Douvres y font la traversée tous les jours pendant toute l'année. (1) Pendant plusieurs années, les Mes-

---

(1) Ce service des paquebots de Douvres à Boulogne n'étant pas obligatoire, l'on comprend que lorsque leurs capitaines n'ont pas un nombre suffisant de passagers, ils s'abstiennent d'opérer la traversée.—De plus, ce service se faisant par quatre paquebots différents, dont un seul doit, à tour de rôle, venir à Boulogne, les autres profitent de la liberté qui, par leurs conventions leur est laissée d'aller à Calais,

sageries Royales et Générales ont tariffé leurs places de Paris à Calais au même prix que celles de Paris à Boulogne ; malgré ce sacrifice qu'elles s'imposaient en faveur d'anciennes relations, les six huitièmes des voyageurs s'embarquaient à Boulogne comme il le font aujourd'hui.

Le paquebot à vapeur de Ramsgate vient à Boulogne, l'été, deux fois par semaine ;—le paquebot *à voiles* de Rye dessert ce port une fois la semaine *toute l'année* : il ne va pas à Calais.

4° La hauteur d'eau à Boulogne est telle que, même dans les marées de morte-eau, il peut recevoir les plus grands navires de commerce, ce qui n'a lieu dans aucun des autres ports de la Manche, qui sont souvent obligés de refuser l'entrée à des bâtimens qui viennent relâcher à Boulogne.

> CONSÉQUENCE : Si aprés l'établissement des chemins de fer qui détermineront un passage et un transit considérables, l'on crée, pour la traversée, des paquebots d'une très-grande force, ayant une plus grande vitesse et tirant aussi beaucoup plus d'eau, l'entrée du port de Boulogne s'effectuera à toutes les marées : elle sera douteuse ou impossible parfois ailleurs.

---

en s'affrétant pour ce port lorsqu'ils en trouvent l'occasion. ILS LE FONT NOTAMMENT TOUS LES LUNDIS, JOURS AUXQUELS IL N'Y A PAS DE DÉPART DE LA MALLE ANGLAISE DE DOUVRES POUR CALAIS.

Nous savons que ces apparitions *volontaires* de nos paquebots dans le port de Calais ont été très-souvent transformées en *relâches forcées* ; *serait-il possible que dans cette discussion l'on ne se fît aucun scrupule d'agir de même?*—Nous avons produit à M. le ministre des travaux publics des états AUTHENTIQUES desquels résulte la preuve que de 1837 à 1841, (5 ans) il n'y a eu pour notre port :

1° Pas un seul jour où il ne fût pas possible d'entrer.

2° Que deux jours où il ne soit pas entré de bâtimens.

3° Que douze jours où la violence du vent et l'état de la mer n'aient pas permis de *sorties*.

Et 4° Que vingt-et-un jours auxquels il ne soit pas en réalité sorti de bâtimens.

Nous certifions de nouveau ici ces faits, et demandons formellement une enquête si on les conteste.

Que l'on juge des *relâches* réellement FORCÉES de nos paquebots de Douvres, par le nombre de celles de *nos paquebots de Londres* (et il y en a quatre sur la station, faisant par semaine six voyages durant huit mois et quatre en hiver). Il ne s'en trouve pas douze en cinq ans !

5° La bonne tenue de la plage et son maintien à un niveau presque constant, donnent au port de Boulogne, au point de vue de son avenir, une assurance de durée que l'on n'oserait promettre aux autres ports de la Manche. Depuis un temps immémorial, ici les sables ne se sont pas accrus, et la laisse de basse-mer est restée à la même distance des côtes, qui reçoivent même encore des atteintes de la mer dans les grandes marées des équinoxes.

6° Enfin, il n'est pas douteux que si jamais le gouvernement songe a créer dans le détroit un établissement militaire naval, et à reprendre ainsi la pensée de l'Empereur, c'est à Boulogne et non ailleurs qu'il devra le fonder.

Nous devons dire que les grands travaux, maintenant en cours d'exécution au port de Calais, pourront avoir pour effet de réduire la supériorité relative actuelle que possède notre port ; mais ils ne nous enlèveront jamais nos avantages *naturels*, et ne feront jamais, quand même ils auraient tout le succès qu'on en attend, que le port de Calais soit supérieur au nôtre.

NOTE 4e.

SUR LA POPULATION MARITIME DU QUARTIER DE BOULOGNE.

Marins valides et propres à former les équipages de nos vaisseaux de guerre	2372
Marins de cinquante à soixante ans	696
Total.	3068

Marins non inscrits, 300.

Le nombre des bateaux de pêche pontés et non pontés, pour Boulogne et syndicats y attenant, est de 243, dont 150 affectés à Boulogne.—Produits annuels environ 2,300,000 francs.

Le nombre des bateaux de pêche du quartier de St.-Valery, Etaples, Berck, Cucq, Merlimont, Cayeux, le Tréport, est également très considérable.

Tous expédient le produit de leur pêche *en poste* sur Paris, et les villes intermédiaires. Mais Paris est le point extrême où il parvient. Après l'établissement d'un chemin de fer, Paris deviendra au contraire l'entrepôt, le centre des expéditions de poisson de mer frais par tous les chemins de fer qui y aboutiront et qui le transporteront jusqu'à Strasbourg, Orléans, Tours, Lyon, etc., et dans tous les grands centres intérieurs qui aujourd'hui ne le connaissent pas.

La consommation devenant énorme, la production, c'est-à-dire la pêche, n'aura plus de limites que la puissance de reproduction de l'Océan ; et l'on comprend, à l'instant, quel grand nombre de marins un chemin de fer du littoral, placé comme nous le proposons, donnerait à l'état.

On nous a souvent objecté que, placé près de la mer, il ne produirait que d'un côté, celui de l'intérieur. Ceci est puéril. La mer est la plus grande et la plus riche des manufactures : et un chemin de fer du littoral en recevant ses produits, qui conviennent parfaitement à ce mode accéléré de transport, sera dans les meilleurs conditions de fortune.

SOMMAIRE DE CET APPENDICE.

AUTORITÉS.

NOTES.

SUPPLÉMENT.

SUPPLÉMENT A L'APPENDICE.

I.—Opinion de M. BINEAU, du corps royal des mines, sur la préférence à donner à la ligne de Boulogne.

II.—Note sur les passagers : nombre comparé de ceux de Boulogne et de Calais qui vont à l'intérieur de la France.

III.—Note sur la jonction au chemin de l'Angleterre de celui de Paris au Hâvre et à Dieppe.

I.

EXTRAIT *de l'ouvrage de M.* BINEAU, *ingénieur au Corps Royal des Mines*, intitulé:

DES CHEMINS DE FER DE L'ANGLETERRE,

1 Vol. in-8°.—PARIS.—1840.

» Le vaste réseau anglais, lorsqu'il aura été complété par quelques lignes secondaires, et étendu aux comtés agricoles, qui sont encore pour la plupart dépourvus de chemins de fer, suffira largement aux besoins de l'Angleterre proprement dite, et sera pour elle un puissant moyen de civilisation et d'industrie : MALHEUREUSEMENT IL AURA PLUSIEURS DÉFAUTS; CELUI SURTOUT D'AVOIR ÉTÉ EXÉCUTÉ SANS AUCUNE VUE D'ENSEMBLE ET SANS RÉSERVE DES INTÉRETS DE L'AVENIR. CE DÉFAUT D'ENSEMBLE ET DE PRÉVISIONS SE FAIT VIVEMENT SENTIR MAIN-

TENANT, MAIS IL N'EST PLUS TEMPS D'Y PORTER REMÈDE. (*Page* 9.)

. . . .

Communications de l'Angleterre avec la France par trois lignes.

» Ces trois dernières lignes, qui aboutissent à Douvres, Brighton et Southampton, serviront à la communication de Londres avec la France, par Calais ou Boulogne, Dieppe et le Hâvre. La première, celle de Douvres, servira en outre spécialement à la communication de l'Angleterre avec la Belgique.

» Lorsque ces trois lignes anglaises seront achevées, quelle sera celle qui sera préférée pour la communication entre Londres et Paris ?

» Examinons d'abord ce qui arrivera avant qu'aucun chemin de fer ne soit encore fait, en France, de Paris à ces ports.

» La ligne de Douvres, de 139 kilomètres, sera parcourue en quatre heures (à 35 kil. par heure), et au moyen d'une traversée de quatre heures elle conduira à Boulogne, à 240 kilomètres de Paris ; distance qui, par les diligences un peu accélérées (12 kilomètres à l'heure), pourra être parcourue en vingt heures. En tout vingt-huit heures de trajet, en ne tenant pas compte des temps d'arrêt, qui seront à peu près les mêmes sur les trois lignes.

» La ligne de Brighton, de 81 kilomètres, sera parcourue en deux heures vingt minutes, et, au moyen d'une traversée de dix heures et demie, elle conduira à Dieppe, à 160 kilom. de Paris, distance qui sera parcourue en treize heures vingt minutes. En tout, vingt-six heures dix minutes.

» La ligne de Southampton, de 123 kilomètres et demi, sera parcourue en trois heures et demie, et, au moyen d'une traversée de quinze heures, conduira au Hâvre, à 206 kilom., ou dix-sept heures de Paris. En tout, trente-cinq heures et demie.

» Ainsi, après l'exécution de ces trois lignes anglaises, et aucun chemin de fer n'étant encore fait de Paris vers ces trois ports, on voit que la ligne la plus courte serait celle de Brighton, celle de Douvres viendrait ensuite, et comme la différence serait très-légère, elle serait choisie par toutes les personnes qui redoutent les longues traversées.

» Quant à la ligne de Southampton, elle aurait pour la communication entre Londres et Paris un désavantage certain sur les deux autres lignes, et la navigation fluviale entre le Hâvre et Paris ne rachèterait pas ce désavantage; car, pour les voyageurs pressés, cette navigation aura toujours l'inconvénient d'être généralement plus lente, même à la descente, que la route ordinaire de terre, à cause de la nécessité de se régler sur les heures de la haute mer, et par suite de faire varier chaque jour les heures du départ pour le trajet entre Rouen et le Hâvre.

»—Quand des lignes de chemin de fer seront exécutées de Paris au Havre, à Dieppe et à Boulogne, voici ce qui aura lieu :

« Si ces lignes étaient DIRECTES pour chacun de ces ports, de manière que *les distances de Paris restassent à peu près par chemin de fer ce qu'elles sont maintenant par routes ordinaires*, le trajet se ferait sur Boulogne en sept heures, sur Dieppe en quatre heures quarante minutes, sur le Hâvre en six heures; de sorte que la durée totale du voyage de Paris à Londres, non compris les temps d'arrêt pour le passage de la mer serait de quinze heures par Boulogne, —dix-sept heures dix minutes par Dieppe,—vingt-quatre heures et demie par le Hâvre.

» Ainsi, *en ce qui concerne la vitesse, l'avantage de la ligne de Boulogne serait alors évident*. Dieppe pourrait à peine lutter, et le Hâvre serait hors de cause. Toutefois la ligne de Dieppe, qui aurait un assez court trajet par chemin de fer, pourrait, en faisant à très-bas prix la traversée de mer, lutter avec la ligne de Boulogne, en compensant l'augmentation

du temps par une diminution de prix.

» Mais d'après les projets et les tracés tels qu'ils existent actuellement, ces résultats seraient considérablement modifiés. Si on adopte ces projets, la ligne de Douvres perdra sa prééminence, parce qu'*au lieu de faire un chemin direct sur Boulogne*, ou du moins sur Calais, *on détachera seulement de la ligne de Belgique un embranchement vers Calais*, qui, plus long que la route de terre de 80 kilomètres au moins, augmentera le trajet de plus de deux heures : la ligne de Dieppe verra de même diminuer ses avantages, parce qu'au lieu d'une ligne directe cette ville n'aura qu'un embranchement plus long, surtout si, malgré les premières décisions, le tracé du chemin de Paris à Rouen était dirigé par la vallée, d'où il résulterait que l'embranchement sur Dieppe ne pourrait plus être détaché de la ligne du Hâvre qu'au delà de Rouen.

» Le projet de chemin du Nord, tel qu'il est conçu, a donc pour effet de deshériter la ligne de Douvres de sa prééminence ; le projet du Hâvre, tel qu'il avait été concédé, diminuait un peu les avantages naturels de Dieppe, et le projet de chemin par la vallée, tel qu'il se présente de nouveau, les annulerait complètement au profit du Hâvre.

» Si donc le premier et le dernier de ces projets étaient exécutés, comme l'autorisation paraît devoir en être demandée, ils auraient pour résultat d'augmenter la distance de Paris à Londres : de plus, les trois lignes du Hâvre, Dieppe et Calais, devenues à peu près équivalentes, se partageraient alors les communications entre Londres et Paris : et ce partage, *au lieu d'être avantageux*, par la concurrence, *serait probablement un obstacle à ce que les services fussent organisé aussi bien qu'ils pourraient l'être sur une ligne qui réunirait à elle seule toute la circulation.* (*Pages* 21 *à* 25).

II.

NOTE 5.

SUR LES PASSAGERS.

Les passagers de Boulogne pénètrent à l'intérieur dans une proportion de beaucoup supérieure à ceux de Calais.

Nous avons répondu, page 86, à l'objection qui nous était faite que les passagers si nombreux venus à Boulogne ne passaient pas outre, pour la plupart ; tandis qu'à Calais tous ou presque tous les passagers débarqués voyageaient à l'intérieur, *disait-on*. Nos raisonnements suffisaient à la démonstration de la singulière erreur que l'on commettait en cela à notre préjudice ; mais il est peut-être utile d'achever cette démonstration par les chiffres. La voici résultant,

1° De l'état comparé des passeports à l'intérieur délivrés dans les deux villes ;

2° De l'état comparé, tout aussi officiel, des passagers entrés dans l'un et l'autre port, et restés dans la ville ou partis pour l'intérieur.

***ETAT** des passeports et passes provisoires délivrés et des passeports visés à Boulogne et à Calais de* 1837 *à* 1841.

ANNÉES.	*Nᵒˢ de passeports et passes-provisoires.*		*Nᵒˢ de passeports visés.*	
	BOULOGNE.	CALAIS.	BOULOGNE.	CALAIS.
1837	6,131	2,249	3,531	3,923
1838	7,184	2,047	3,956	3,581
1839	6,513	1,624	3,690	3,321
1840	6,286	1,078	3,788	3,116
1841	6,579	1,174	3,364	3,290

Les passeports sont délivrés à tous les voyageurs *allant au loin.*

— Pour les voyageurs n'allant qu'à petite distance, on se contente par tolérance, de viser les passeports qui leur ont été délivrés à l'étranger, — et l'on voit que le nombre des passeports délivrés à Boulogne dépasse le chiffre de Calais dans une proportion bien plus forte encore que le mouvement de ses voyageurs ne surpasse celui de Calais. Mais on ne s'expliquerait pas que le nombre des visas fût à Calais presque aussi élevé qu'à Boulogne, si l'on ne savait que Calais est une *ville fermée*, à la porte de laquelle les passeports sont rigoureusement examinés, de sorte que les voyageurs ont le soin de mettre leurs passeports en règle en les faisant viser avant de se mettre en route ; tandis que Boulogne étant une ville ouverte, à la sortie de laquelle il n'y a point de préposé chargé de l'examen des passeports, la grande majorité des voyageurs se dispense de remplir cette formalité.

Il faut aussi se rappeler qu'une grande partie des passeports étant délivrés pour des familles entières, le nombre des voyageurs auxquels ils servent est de beaucoup supérieur à celui des passepors délivrés ou visés.

PASSAGERS ENTRÉS

Par Boulogne.			Par Calais.		
Pour la ville.	Pour l'intérieur.	TOTAL.	Pour la ville et St-Pierre-lès-Calais.	Pour l'intérieur	TOTAL.
1838.—5,225	24,626	29,851	5,624	8,470	14,094
1839.—4,389	22,672	27,061	5,349	7,164	12,513
1840.—3,964	20,255	24,219	4,732	6,277	11,009
1841.—3,506	19,745	23,251	4,789	6,772	11,561
17,084	87,298	104,382	20,494	28,683	49,177
Soit, pour Boulogne, pour la ville, 16 p. 0/0 sur le total, et 84 p. 0/0 pour l'intérieur.			Pour Calais, 41 p. 0/0 sur le total, pour la ville, et 59 p. 0/0 pour l'intérieur.		

Cette énorme disproportion, déjà révélée par la comparaison

des passeports délivrés pour l'intérieur dans l'une et l'autre ville, s'explique par le caractère de la population anglaise industrielle qui habite Saint-Pierre-lès-Calais (séparé de Calais seulement par les fossés de cette place); ce sont pour la plupart des ouvriers tullistes qui vont et viennent sans cesse d'Angleterre en France et de France en Angleterre. Cette population se renouvelle fréquemment. La population de Boulogne est au contraire fort stable; elle est domiciliée à demeure, et il est bien peu de ses compatriotes qui, en venant la visiter, ne poursuivent jusqu'à Paris ou du moins Amiens pour connaître un peu la France.

III.

NOTE 6e.

Sur l'union du chemin de Paris au Hâvre et à Dieppe, au chemin de fer de l'Angleterre par BOULOGNE.

Nous avons dit, page 81, que le plan de Calais rendait impossible l'union du chemin de fer de Paris et de Rouen au Hâvre, à celui du nord. Nous eussions pu ajouter que le plan de Boulogne rendait *seul* cette union possible et utile, et qu'il lui donnait une grande valeur.

Ceci exige quelques développements:

— Le chemin de Paris à Rouen, concédé par la loi du 15 juillet 1840, quitte au-delà d'Asmières le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et se dirige sur Rouen *par la Vallée de la Seine*. Il n'est possible de le relier au chemin de Paris à Amiens sur aucun point du parcours de ce dernier jusqu'à Amiens. L'union des deux chemins ne pourra être faite que par un sous-embranchement qui partirait de l'embranchement de Rouen à Dieppe, et viendrait, en se rapprochant le plus

possible de la côte, so joindre à Abbeville, ou entre Abbeville et Saint-Valery, en suivant la route actuelle, le chemin de l'Angleterre. Ce sous-embranchement n'aurait guère que 64,000 mètrès ; il trouverait sur son parcours Bellcville, Touffreville, Ault, Eu, le Tréport, Cayeux, Saint-Valery. — Il accroîtrait l'importance des pêches de ce littoral.—Il développerait l'industrie naissante des usines de la Bresle.— Et si l'on admet, sans trop se livrer à de folles espérances, qu'il se complèterait un jour en unissant à l'ouest Dieppe au Hâvre par Saint-Valery-en-Caux et Fécamp, l'on aurait de Dunkerque au Hâvre le plus magnifique développement de lignes de fer qui se puisse concevoir. Cette ligne serait la corde d'un arc gigantesque dont le centre serait Paris, les deux extrémités Dunkerque et le Hâvre.

Paris serait en communication avec tous les ports ; il en recevrait la vie et la leur donnerait à son tour ; et notre marine, aujourd'hui si appauvrie, et qui sur tout ce littoral n'a plus guère que le souvenir de son ancienne splendeur, reprendrait sous cette puissante impulsion une activité qui ferait la force comme la fortune de notre pays.

Ceci n'est point un rêve, c'est la réalité la plus positive : elle ne saisit vivement l'imagination qne parce qu'elle répond à une conception vaguement entrevue par tout le monde.

Il est évident que le plan de Calais, en délaissant le littoral entier, deshérite la France de cet avenir promis à sa puissance maritime, et Paris de cette centralisation commerciale que nous lui créons. -- L'union du chemin de Paris à Rouen et au Hâvre devient chimérique après l'adoption de ce plan : où se ferait-elle sans qu'il en coûtât des sommes immenses? Comment vaincre les difficultés qu'elle présenterait ! Quels résultats donnerait elle ?

